



Bestandsanalyse
+ Maßnahmen

HANDLUNGSFELD RADVERKEHR

5.3 RADVERKEHR

Gegenüber dem motorisierten Verkehr ist der Radverkehr vor allem durch einen geringeren Flächenbedarf sowie durch ökologische Vorteile hinsichtlich der Treibhausgasemissionen gekennzeichnet. Gleichzeitig trägt Radfahren als aktive Mobilitätsform zur Gesundheitsvorsorge der Nutzenden bei.

Insbesondere auf kurzen Strecken von 5-10 Kilometern stellt das Fahrrad eine echte Alternative zum MIV dar. Unter Berücksichtigung des erhöhten Aufkommens von Pedelecs und E-Bikes erhöht sich die maximale Distanz sogar auf 15-20 Kilometer. Insgesamt besteht somit großes Potenzial motorisiertes Verkehrsaufkommen durch den Radverkehr zu substituieren.

Die Nutzung des Fahrrades ist allerdings stark abhängig von der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur. Die Ansprüche an eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur umfassen insbesondere die Themenfelder Radwegenetz, Wegequalität, Querungs- bzw. Abbiegemöglichkeiten, Konfliktvermeidung und Führungsform sowie Abstellanlagen. Damit sind die Anforderungen in einigen Bereichen deckungsgleich mit denen des Fußverkehrs (vgl. Kap. 5.4). Insbesondere die lückenlose Netzkonzeption hat für den Radverkehr eine noch größere Bedeutung als beim Fußverkehr.



Abbildung 47: Anforderungen an den Radverkehr
 [eigene Darstellung auf Grundlage von ADFC 2016]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden zunächst die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Zusätzlich dazu stellt das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA) – ebenfalls der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 2010 – spezifischere Orientierungshilfen für Radverkehrsanlagen auf. Dazu zählen beispielsweise die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen. Durch die steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie Lastenrädern können diese Empfehlungen durchaus erweitert gedacht werden.

5.3.1 Allgemein Daten zum Radverkehr in Nottuln

Der Mobilitätsbefragung des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2016 ist zu entnehmen, dass kreisweit bereits 25 % aller Wege am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Zudem kommen auf 1.000 Einwohner*innen im Kreis Coesfeld 1.040 Fahrräder, wovon auch in der Gemeinde Nottuln ausgegangen werden kann. So besitzen rund 87 % der Haushalte mindestens ein Fahrrad und 18 % aller Haushalte steht ein Elektrofahrrad zur Verfügung, sodass die Rahmenbedingungen für den Radverkehr als positiv zu bewerten sind.

Die Haushaltsumfrage hat weiterhin gezeigt, dass 16,4 % der Befragten fast täglich ein Fahrrad oder E-Bike nutzen, um zur Arbeit zu fahren. Bei den Schulkindern nutzen sogar 27,5 % fast täglich das Fahrrad. Beim Freizeitverkehr dominiert das (E-)Fahrrad. Von 261 an der Frage Teilnehmenden gaben 197 Haushalte an, dass sie ein Fahrrad für Freizeitzwecke nutzen. Dies schließt allerdings nicht die Nutzung von Pkw aus.

Durch eine gezielte Förderung des Radverkehrs kann der Radverkehrsanteil am Modal Split weiter erhöht werden und eine nachhaltige Mobilität begünstigen. Dafür sind insbesondere kurze bis mittlere Strecken relevant (5 bis zu 10 km), wobei das erhöhte Aufkommen von Pedelecs und E-Bikes die Reichweite des Fahrrads weiter erhöht. Das heißt, dass das Fahrrad insbesondere für Strecken innerhalb der Gemeinde als Alternative zum Pkw dienen kann – solange die Radverkehrsinfrastruktur dafür ausgelegt ist.

5.3.2 Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld / Veloroutenkonzept Städteregion Münster

Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld

Das Radverkehrskonzept des Kreises Coesfeld beinhaltet mehrere Maßnahmenideen, wie die Radverkehrsinfrastruktur u. a. in der Gemeinde Nottuln verbessert werden kann. So besteht laut dem Radverkehrskonzept das Potenzial den Oberstockumer Weg (Verbindung Darup-Nottuln) als Fahrradstraße auszubauen. Zudem sind in der Gemeinde Nottuln mehrere Netzlücken im Radwegenetz identifiziert worden, die mit unterschiedlicher Priorität geschlossen werden müssen. Folgende Strecken sind laut Radverkehrskonzept zu errichten:

Tabelle 13: Netzlücken im Radverkehrsnetz laut Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld

[Eigene Darstellung nach Kreis Coesfeld 2020]

Strecke	Straße	Priorität
Nottuln – Havixbeck	Havixbecker Straße (L874)	Hoch
Darup – Coesfeld	Bundesstraße 525	Hoch
Darup – Billerbeck	Billerbecker Straße (K13)	Niedrig
Appelhülsen – Buldern	Weseler Straße (L551)	Mittel
Appelhülsen – Senden	Sendener Straße (L844)	Hoch

Neben den Netzlücken werden im Radverkehrskonzept auch Radwegeausbaumaßnahmen (Qualität), Querungshilfen u. Ä. vorgeschlagen.

Veloroute Nottuln – Münster

Im Rahmen eines Veloroutenkonzeptes der Stadtregion Münster soll die Strecke Nottuln – Münster als einer von 14 Velorouten ausgebaut werden. Die Verbindung, die an vielen Stellen noch ausgebaut werden muss, läuft vom Ortskern Nottuln über Schapdetten, Tilbeck und Roxel bis zur Promenade in der Stadt Münster. Da der Ausbau der Strecke noch nicht angefangen hat, kann die Route noch geändert werden. Nichtsdestotrotz ist eine direkte Verbindung von Nottuln nach Münster Ziel der Stadtregion. Damit die zukünftige Veloroute auch als solches bezeichnet werden darf, gibt es einige Qualitätsstandards, die eingehalten werden müssen. Dazu gehören zum Beispiel geringe Zeitverluste und eine hohe Belagsqualität, damit hohe Geschwindigkeiten beibehalten werden können.

Um die Veloroute in Richtung Münster für alle gut erreichbar zu machen, sollen Zubringer- und Tangentialrouten eingerichtet werden. Für die Gemeinde Nottuln wurden hier die potenziellen Strecken von Darup nach Nottuln (Daruper Straße - B525), von Appelhülsen nach Nottuln (Appelhülsener Straße - B525) und von Havixbeck nach Nottuln (Havixbecker Straße) identifiziert.



Abbildung 48: Geplanter Verlauf der Veloroute Münster – Nottuln auf Nottulner Gemeindegebiet

[Eigene Darstellung]

5.3.3 Unfallanalyse Radverkehr

Um Aussagen bzgl. der Unfallbeteiligung von Radfahrenden in der Gemeinde Nottuln vornehmen zu können, wurden im Rahmen einer Unfallanalyse die Verkehrsdaten aus dem Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes georeferenziert begutachtet. Die polizeilich erfassten Unfalldaten sind kategorisiert nach Unfallart und Fahrzeugtyp, sodass im Fall der Radverkehrsanalyse festgestellt werden kann, ob Unfallohäufigkeiten auftreten und wenn ja, auf welche Art und an welchem Ort diese entstanden sind. In einem zweiten Schritt können so Handlungsbedarfe für die Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr abgeleitet werden.

Die Unfallanalyse zeigt, dass es in Nottuln in den Jahren 2019 bis 2021 54 Radverkehrsunfälle gab. Dabei kam es in 38 der 54 Unfälle zu einem leichten Personenschaden, 15-mal wurde eine Person schwerverletzt und eine Person ist durch den Verkehrsunfall ums Leben gekommen.

Neben den Folgen des Unfalls, können die Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs auch nach Unfalltyp differenziert werden. Der Unfalltyp besagt, wie der Unfall zustande gekommen ist. Dies passiert anhand sieben verschiedene Unfalltypen, die in Abbildung 49 näher erläutert werden.

Unfalltypen und Erläuterung

- Fahrnfall (F)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch Kontrollverlust über das Fahrzeug/ Fahrrad (i.d.R. durch eigenes Verschulden)

- Abbiege-Unfall (AB)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem abbiegendem Verkehrsteilnehmenden und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden

- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden wartepflichtigen Verkehrsteilnehmenden und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug / Fahrrad

- Überschreiten-Unfall (ÜS)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug / Fahrrad und einer zu Fuß gehenden Person auf der Fahrbahn

- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält

- Unfall im Längsverkehr (LV)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten

- Sonstiger Unfall (SO)**
Unfall, der sich nicht den Typen 1 – 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.Ä.)

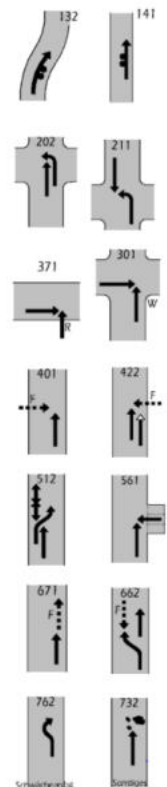


Abbildung 49: Unfalltypen
[Eigene Darstellung nach GDV 2016]

Bei Betrachtung der Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp (vgl. Abbildung 50) in der Gemeinde Nottuln fällt auf, dass ein Großteil auf Fahrnfälle zurückzuführen ist (37 %), was auf eine unsichere Qualität der Radwege hindeuten könnte. Weiterhin sind vermehrt Radverkehrsunfälle feststellbar, die an Kreuzungen oder Einfahrten vorgefallen sind (22 % Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, 15 % Abbiegeunfälle). Die restlichen Unfalltypen (11 % Unfall im Längsverkehr, 11 % sonstiger Unfall und 4 % Unfall durch den ruhenden Verkehr), sind in der Gemeinde Nottuln nur in Einzelfällen aufgetreten.

Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp

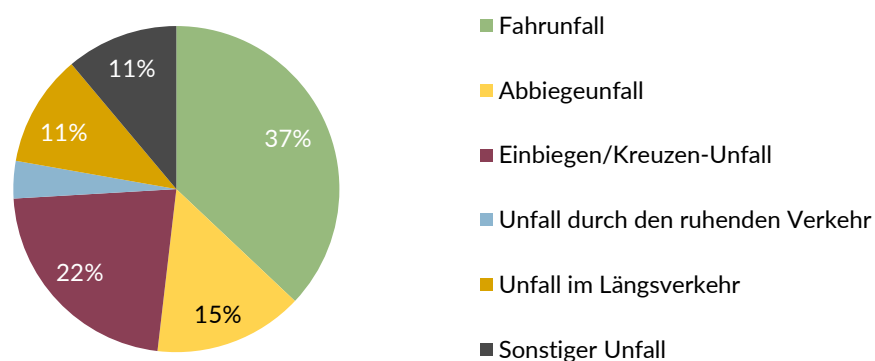


Abbildung 50: Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp (in Prozent)
[eigene Darstellung nach Unfallatlas NRW]

Bei genauerer Betrachtung lassen sich die meisten Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden im Ortskern Nottuln (z.B. Mauritzstraße) verorten. Weitere Unfälle wurden entlang der B525 in Richtung A43 aufgenommen. Vereinzelt liegen die Unfallorte in den Ortsteilen Appelhülsen, Darup und Schapdetten.

Im gesamten Gemeindegebiet kommt es zu keiner weiteren statistischen Häufung von Unfällen unter Beteiligung von Radfahrenden, sodass an dieser Stelle kein Unfallschwerpunkt identifiziert werden kann. Es ist jedoch zu erkennen, dass es besonders entlang der B525 zu Einbiegen/Kreuzen-Unfällen kommt. Besonders betroffen ist der Bereich an der Haltestelle „Abzweig Rorup“. Insgesamt muss festgehalten werden, dass es tendenziell in solchen Bereichen vermehrt zu Unfällen kommt, in denen eine hohe MIV-Verkehrsdichte zu verzeichnen ist (Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen).

5.3.4 Radverkehrsanlagen

Eine gut ausgebaute und sichere Radverkehrsinfrastruktur ist essenziell für die Steigerung der Attraktivität des Radfahrens sowie eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split in der Gemeinde Nottuln. Insbesondere die Radverkehrsanlagen, sprich das Vorhandensein von Radwegen und einer geeigneten Führungsform sowie dessen Qualität, stehen dabei im Vordergrund.

Radwegenetz

Wie die Ergebnisse des kreisweiten Radverkehrskonzeptes zeigen (vgl. Kapitel 5.3.2), bestehen in Nottuln einige Netzlücken für den Radverkehr. Neben den fünf genannten Netzlücken, die im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes identifiziert wurden, wurde seitens des ADFC Ortsverband Nottuln angemerkt, dass bislang keine sichere Verbindung zwischen Darup und Rorup über die Bauerschaft Gladbeck (K48) besteht. Während der Begehung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Nottuln sind weitere Strecken festgestellt worden, wo eine getrennte Radverkehrsführung fehlt. So fehlt eine Verbindung zwischen Darup und Dülmen über die K13, südlich der B525 ebenso wie eine getrennte Radverkehrsführung an der K11. Dabei würde die Strecke, mit Hinblick auf das neue Baugebiet im Süden des zentralen Ortsteils Nottuln (Lerchenhain II), eine direkte Verbindung zur B525 ermöglichen. Gleichzeitig stellt die K11 eine direkte Verbindung zwischen Nottuln und Buldern her.

Auch in den Ortsteilen Nottulns gibt es Straßen, die keine getrennte Radverkehrsführung aufweisen. Auf Strecken, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h oder niedriger liegt (z.B. Roxeler Straße - Schapdetten) oder eine geringe Verkehrsbelastung besteht (z.B. Coesfelder Straße (westlicher Teil - Darup) ist eine getrennte Radverkehrsführung jedoch nicht notwendig. Die inter- und innerörtlichen klassifizierten Straßen mit vorhandenen und fehlenden Radverkehrsinfrastruktur sind in Abbildung 51 ersichtlich.

Da der Radwegeausbau an Hauptverkehrsstraßen, die größtenteils in der Straßenbaulast des Landes Nordrhein-Westfalen oder der Kreis Coesfeld sind, sehr viel Zeit in Anspruch nimmt, besteht die Möglichkeit Parallelstrecken, wie die des Radverkehrsnetzes NRW, auszubauen, sodass schnell eine attraktive Radwegeverbindung zwischen den Ortsteilen sowie zu den Nachbarkommunen entsteht. Auch bei der Entwicklung der Veloroute nach Münster ist eine solche Alternative zu berücksichtigen.

Neben den direkten Verbindungen zwischen den Ortsteilen und umliegenden Kommunen ist die Gemeinde Nottuln an das landesweite Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen angeschlossen. Zur Orientierung befinden sich an relevanten Standorten Wegweiser für Fahrradfahrende. Dieses System ist in Nottuln allerdings vorrangig für touristische Zwecke geeignet, da innerörtliche Routen vom Wohnort bis zu der Arbeitsstätte wie die an der B525 gelegenen Gewerbegebiete nicht eingebunden sind.

Das Radverkehrsnetz entlang Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Nottuln

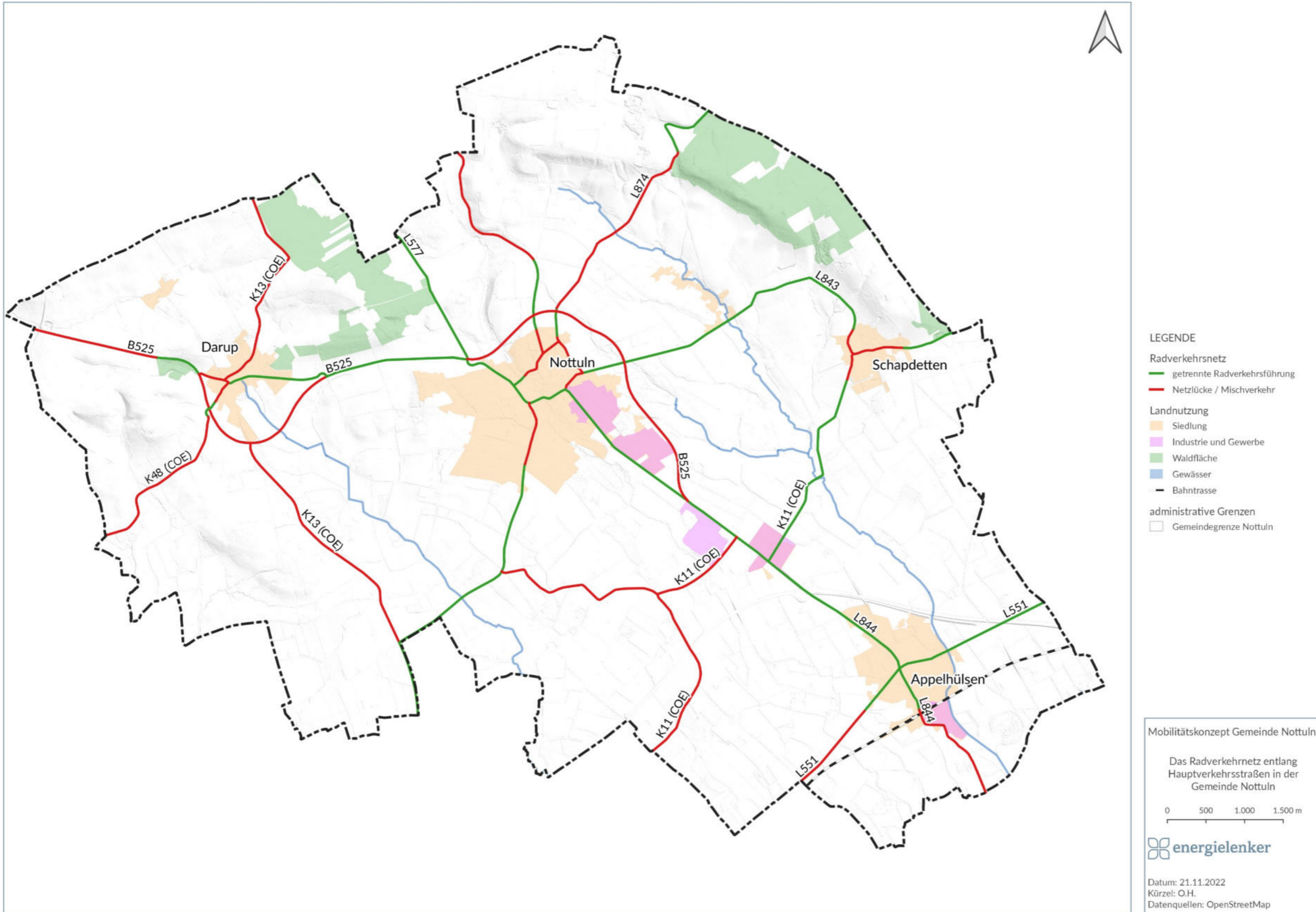


Abbildung 51: Radverkehrsnetz entlang von Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Nottuln
 [eigene Darstellung]

Innerhalb des Ortsteils Nottuln wird der Radverkehr entlang der Ortsdurchfahrten überwiegend separiert auf getrennten Geh- und Radwegen geführt, welche in der Regel beidseitig vorhanden sind. Eine Abweichung hiervon stellt die Dülmener Str. dar. Aufgrund der defizitären Oberflächenbeschaffenheit der beidseitig vorhandenen straßenbegleitenden Radwege wurde durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben.

Auf einigen Teilstücken ist es dem Radverkehr gestattet, die getrennten Geh- und Radwege in beide Fahrtrichtungen zu befahren. In Bereichen der Ortsein- bzw. ausfahrten sind Radwege teilweise nur einseitig vorhanden.

An Streckenabschnitten, wo keine separierte Führung des Radverkehrs vorhanden ist bzw. möglich ist, erfolgt die Führung im Mischverkehr. Positiv hervorzuheben ist an dieser Stelle die Schapdettener Straße, da der dortige Wechsel der Führungsform deutlich zu erkennen ist (vgl. Abbildung 52).



Abbildung 52: Einfädelungshilfe für den Radverkehr auf der Schapdettener Str.

[Eigene Aufnahme]

Hervorzuheben ist die Führung des Radverkehrs auf der Olympiastraße, der Sankt-Amand-Montrond-Straße sowie der weiteren Achse in Richtung Zentrum. Seit Anfang 2022 ist diese Strecke als Fahrradstraße ausgewiesen und entsprechend beschildert. Im Bereich der Olympiastraße ist die Beschilderung um das Zusatzzeichen 1022-10 „Kfz frei“ ergänzt. Ein Kurvenbereich der Sankt-Amand-Montrond-Straße ist zudem farblich markiert, sodass an dieser Stelle auf die Fahrradstraße und die entsprechenden Vorfahrtsregelungen hingewiesen wird.

Auf einem Teilstück - im Bereich Alter Kirchweg / Schützenstraße - ist die Fahrradstraße bewusst unterbrochen. Dieses Teilstück ist ein Fußweg und eine Ausweisung des Teilstücks als Fahrradstraße hätte eine Rückstufung des Fußverkehrs und eine Bevorrechtigung des Radverkehrs zur Folge. Um dies zu vermeiden ist das besagte Teilstück bewusst nicht als Fahrradstraße ausgewiesen.

Grundsätzlich haben Fahrradfahrende auf einer Fahrradstraße Vorrang und nebeneinanderfahren ist erlaubt. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle und der motorisierte Verkehr muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen.

Appelhülsen

Entlang der Ortsdurchfahrten (L551 und L844) wird der Radverkehr in Appelhülsen beidseitig auf getrennten Geh- und Radwegen geführt (vgl. Abbildung 53). In Wohnquartieren herrscht fast überall eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, sodass abseits der Hauptverkehrsstraßen keine eigenständigen Radverkehrsanlagen existieren. Der Radverkehr wird innerhalb dieser Bereiche im Mischverkehr geführt.



Abbildung 53: Radwege in Appelhülsen

[Eigene Aufnahme]

Darup

Im Ortsteil Darup wird der Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaft überwiegend im Mischverkehr geführt. Zur verbesserten Sichtbarkeit und zum Schutz der Radfahrenden wurde auf der Coesfelder Straße beidseitig ein Schutzstreifen angelegt. Der Schutzstreifen darf durch den motorisierten Verkehr nur im Bedarfsfall (bspw. Begegnungsverkehr) überfahren werden und auf dem Schutzstreifen darf nicht geparkt werden. Für den motorisierten Verkehr gelten beim Überholen eines Radfahrenden auf dem Schutzstreifen die Mindestabstände von 1,50 m.

Im Bereich der Ortseinfahrt Darups aus Richtung Osten/Nottuln kommend, wird der Radverkehr mittels Einfädelungshilfe auf die Fahrbahn geführt. Für eine bessere Sichtbarkeit wäre eine farbliche Markierung des Einfädelungstreifens eine sinnvolle Ergänzung, um auf die sich ändernde Situation aufmerksam zu machen. Aus Darup ausfahrender Radverkehr muss die Straßenseite wechseln, um von dort aus den einseitigen Zweirichtungsradweg nutzen zu können. Vor diesem Hintergrund sind eine Aufstellfläche sowie ein vorgezogener Seitenraum geschaffen worden (vgl. Abbildung 54).



Abbildung 54: Ortsein- / Ortsausfahrt in Darup
[Eigene Aufnahmen]

Schapidetten:

In Schapidetten wird der Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaft sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen als auch auf Neben- und Erschließungsstraßen im Mischverkehr geführt. Im Bereich der K11/Schenkingstraße wechselt die Führungsform des Radverkehrs zwischen Mischverkehr und einseitigem Zweirichtungsradweg. Für den ortseinwärts verkehrenden Radverkehr ist an dieser Stelle eine Einfädelungshilfe vorhanden (vgl. Abbildung 55 li.). Im Bereich der Ortseinfahrt/Ortsausfahrt der L843 existieren keine Einfädelungshilfen o.Ä., obwohl die Führungsform wechselt und der Radverkehr aus dem Mischverkehr auf einen separierten Zweirichtungsradweg geführt wird oder umgekehrt.



Abbildung 55: Radwegeinfrastruktur in Schapidetten
[Eigene Aufnahme]

Radwegequalität

Die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel im Alltag ist nicht nur vom Radwegenetz, sondern auch von der Qualität der vorhandenen Radwege abhängig. Im Rahmen der Haushaltsumfrage (vgl. Kap. 4.1) wurden die Teilnehmenden daher nach ihrer Zufriedenheit mit ausgewählten Infrastrukturkomponenten des Rad- und Fußverkehrs befragt.

Eine gefilterte Auswertung der radverkehrsspezifischen Infrastrukturkomponenten „Breite der Wege“ und „Oberflächenqualität“ zeigt, dass jeweils nur ein sehr geringer Anteil der Befragten sehr zufrieden ist (vgl. Abbildung 56). Insbesondere die Oberflächenqualität wird von mehr als 70 % aller Teilnehmenden mit unzufrieden oder weniger zufrieden bewertet. Auch aus einer Befragung des ADFC Nottulns geht hervor, dass nur 17 von 326 Befragten (5,2 %) die Radwege in Nottuln als komfortabel wahrnehmen.

Zufriedenheit mit verschiedenen Infrastrukturkomponenten des Fuß- & Radverkehrs

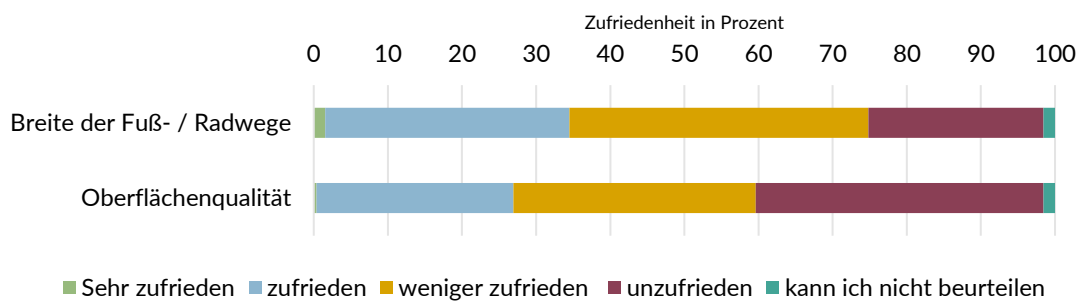


Abbildung 56: Bewertung radverkehrsspezifischer Komponenten der Infrastruktur

[Eigene Darstellung]

Auch im Rahmen des jährlichen Fahrradklimatests des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) aus dem Jahr 2020 ist die Oberfläche der Wege für Radfahrer*innen das am schlechtesten bewertete Kriterium. Anzumerken gilt es dabei, dass dieses Kriterium in keiner der weiteren teilnehmenden Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohner*innen in Nordrhein-Westfalen schlechter bewertet wurde.

Insgesamt belegt die Gemeinde Nottuln mit dem gegenwärtigen Radverkehrsnetz Platz 37 von 54 teilnehmenden Kommunen in Nordrhein-Westfalen mit weniger als 20.000 Einwohner*innen. Auf Bundesebene belegt die Gemeinde Nottuln Platz 214 von 418.

Grundsätzlich gilt es jedoch auch zu berücksichtigen, dass die Fahrradklimatests des ADFC nicht repräsentativ sind. Die Bewertungen beruhen auf Interviews und diese werden häufig mit fahrradaffinen Personen durchgeführt. Interviews mit Gelegenheitsnutzer*innen oder weniger fahrradaffinen Personen werden häufig nicht geführt. Aufgrund dieser Methodik sind die Bewertungsergebnisse mitunter als aus einseitiger Perspektive erhoben zu bezeichnen.

Nichtsdestotrotz gilt es die gehäufte Rückmeldung sowohl aus den Eigenen Erhebungen als auch aus anderen Erhebungen wie etwa dem ADFC-Fahrradklimatest bzgl. der Oberflächenbeschaffenheit zu berücksichtigen. Zudem lassen sich Mängel der (Radwege-) Infrastruktur auch im Rahmen der Bestandsanalyse nachvollziehen, da Radwege zum Teil unter anderem Baumwurzelschäden und „Buckel“ aufweisen. Diese Schäden reduzieren nicht nur die Nutzungsqualität, sondern stellen gleichzeitig ein Sicherheitsrisiko dar.



Abbildung 57: Defizitäre Oberflächenqualität eines Radwegs in Nottuln

[I. Bartlett]

Fahrradabstellanlagen

Neben dem Fahren selbst spielt auch die Park- bzw. Abstellsituation für den Radverkehr eine wichtige Rolle. In der Gemeinde Nottuln sind an einer Vielzahl relevanter Orte (bspw. Schulen, öffentliche Einrichtungen, Einzelhandel etc.) Fahrradabstellanlagen vorhanden. Neben der Menge an Fahrradabstellanlagen ist insbesondere die Qualität entscheidend, um eine sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder gewährleisten zu können. Im Rahmen der Bestandsanalyse sind an unterschiedlichen Orten im Gemeindegebiet Fahrradabstellanlagen erfasst worden.

Bei einigen der erfassten Fahrradabstellanlagen handelt es sich um sog. Vorderradhalter (vgl. Abbildung 58 oben links & unten rechts). Bei diesem Typ Abstellanlagen können Radfahrende das Fahrrad nur mit dem Vorderrad in einer Halterung platzieren. Vorderradhalter wurden u.a. an folgenden Orten im Gemeindegebiet erfasst:

- ▶ Kirchvorplatz St. Mariä Himmelfahrt Appelhülsen
- ▶ Kirchvorplatz St. Martinus Nottuln
- ▶ Kirchvorplatz St. Bonifatius Schapdetten
- ▶ St. Marienschule Appelhülsen
- ▶ St. Martinus Grundschule Nottuln
- ▶ Hallenbad Nottuln (Umgestaltung in Planung)



Abbildung 58: Fahrradabstellanlagen im Gemeindegebiet
[Eigene Aufnahmen]

Vorderradhalter sind aus heutiger Perspektive als problematisch zu betrachten. So ist das Fahrrad kaum gegen Vandalismus und Diebstahl geschützt und gleichzeitig können Schäden am Vorderrad entstehen. Zudem können Fahrräder mit dickeren Reifen nicht in die Halterung platziert werden. Vorderradhalter entsprechen daher nicht mehr den aktuellen Standards des Fahrradparkens.

Geeignete Fahrradabstellanlagen stellen (überdachte) Anlehnbügel, Fahrradboxen oder Fahrradkäfige dar. Anlehnbügel (vgl. Abbildung 58 oben rechts & unten links) sind u. a. bereits am Bürgerzentrum Schulze-Frenkings-Hof, am Rathaus Nottuln, an den Christophorus Kliniken (Standort Nottuln) und am Rhode-Platz vorhanden. Ein überdachter Fahrradkäfig ist darüber hinaus am Bahnhof Appelhülsen vorhanden.

Die Haushaltsumfrage hat weiterführend ergeben, dass mehr als die Hälfte der Befragten mit dem Vorhandensein sicherer Fahrradabstellanlagen tendenziell unzufrieden ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass ein Bedarf an weiteren, sicheren Fahrradabstellanlagen besteht (vgl. Abbildung 59).

Zufriedenheit mit der Verfügbarkeit und Qualität der Radabstellanlagen

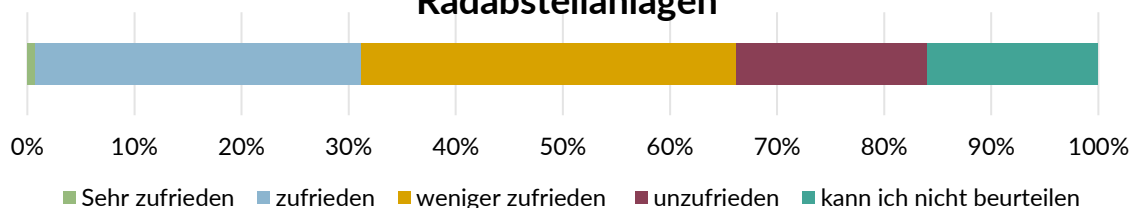


Abbildung 59: Bewertung Radabstellanlagen in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung]

Der Mobilitätsbefragung des Kreises Coesfeld ist zu entnehmen, dass die Bürger*innen insbesondere in der Freizeit vermehrt das Fahrrad nutzen. Relevante Freizeitziele in Nottuln stellen der historische Ortskern, gastronomische Einrichtungen, Sporteinrichtungen, das Hallen- bzw. Wellenbad, der Longinusturm sowie Spielplätze und Parks dar. Aufgrund der vermehrten Nutzung des Fahrrades während der Freizeit, besteht vor allem an diesen Orten ein besonderer Bedarf an Fahrradabstellanlagen.

In Nottuln existieren eine Vielzahl an halböffentlichen Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs, die in Restaurants oder Hotels für Kund*innen untergebracht sind. Diese werden durch die Baumberge-Touristik beworben. Die Ladestationen können zu den Öffnungszeiten genutzt werden. Um langfristig eine verstärkte Nutzung des Fahrrades – insbesondere auf weiteren Strecken – zu fördern, können dauerhaft zugängliche und öffentliche Lademöglichkeiten für E-Bikes oder Pedelecs sinnvoll sein.

5.3.5 Zielanalyse

Im Rahmen der Analyse der Radverkehrsinfrastruktur der Gemeinde Nottuln ist eine Zielanalyse durchgeführt worden, denn die Wegeziele der Bevölkerung entscheiden größtenteils darüber, welche Radverkehrsverbindungen für den Alltag eine wichtige Rolle spielen. Zu den relevanten Zielgebieten bzw. Orte zählen Arbeitsplätze, Einzelhandelsstandorte (des periodischen Bedarfes), Bildungseinrichtungen, Freizeit- und Tourismusstandorte sowie zentrale Bus- und Bahnhofstellen. Die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze wird im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse der Arbeits- und Ausbildungsplätze (Kapitel 5.5) ausführlich thematisiert, sodass die nachfolgende Zielanalyse diese Ziele nur am Rande berücksichtigt.

Bei der räumlichen Betrachtung der täglichen Ziele der Bevölkerung (vgl. Abbildung 60), ist zu erkennen, dass ein Großteil der Einrichtungen und Standorte innerhalb der vier Ortsteile Nottulns zu verorten sind. Hierdurch wird deutlich, dass insbesondere den interörtlichen Radwegen sowie den Verbindungen zwischen den Ortsteilen für den Alltagsverkehr eine besonders wichtige Rolle zuzuschreiben ist. Einige Freizeitziele sind außerhalb der im Zusammenhang bebauten Gebiete verortet, sodass diese gesondert sind. Hierbei handelt es sich um Natur- und Wandergebiete sowie Sehenswürdigkeiten (z. B. die Wassermühle Schulze Westerath in Stevern oder den Longinusturm).

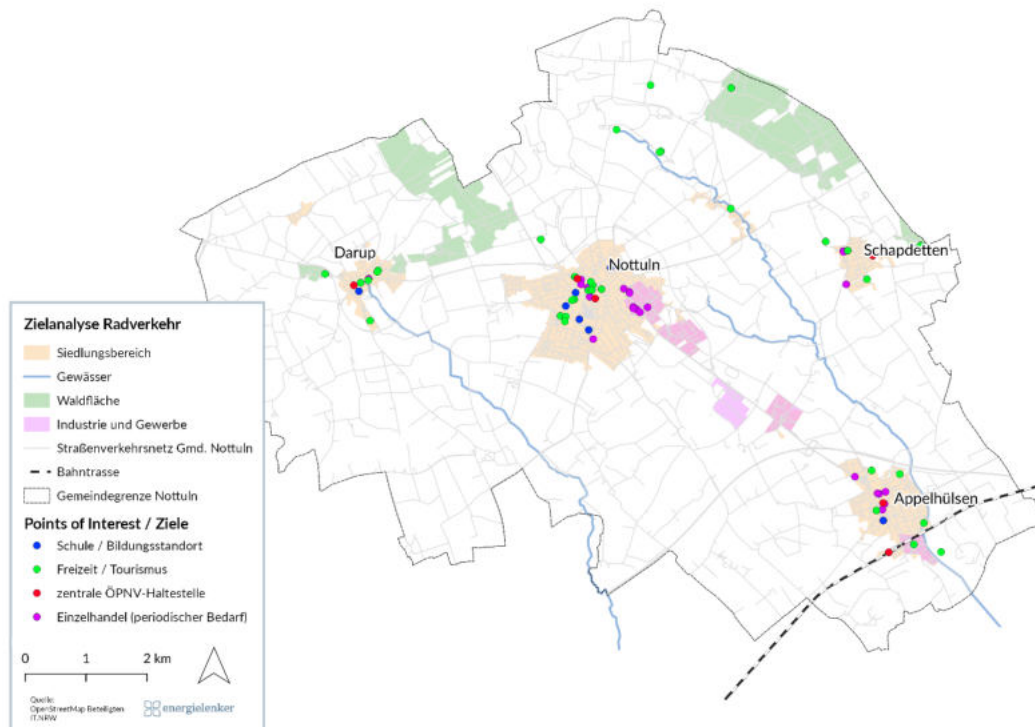


Abbildung 60: Ziele / Points of Interest in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung]

Im Ortsteil Nottuln ist eine Konzentration von Zielen an drei Standorte zu erkennen. Im südlichen Bereich des Ortsteils befinden sich die Schulen und eine Großzahl an Freizeiteinrichtungen, die insbesondere für Kinder und Jugendliche interessant sind. Diese Ziele sind aus allen Richtungen grundsätzlich mit dem Fahrrad angeschlossen. Die zweite Konzentration von Zielen (Lebensmitteleinzelhandel und zentrale Bushaltestelle) ist im Ortskern bzw. am Rhode-Platz zu erkennen. Grundsätzlich ist auch hier eine Erreichbarkeit mit dem Fahrrad möglich. Allerdings erfolgt die Anbindung aus Richtung Norden (Hagenstraße/Heriburgstraße, Uphovener Weg, Havixbecker Straße) ausschließlich im Mischverkehr. Der dritte Schwerpunkt entlang der Appelhülsener Straße (Einzelhandel) ist für den Radverkehr mit einem getrennten Geh- und Radweg gut angebunden.

Im Ortsteil Appelhülsen sind Infrastrukturen für den Radverkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen vorhanden. Die Erreichbarkeit der zentralen Ziele im Ortskern ist grundsätzlich möglich, wenngleich der Oberflächenbelag und die grundsätzliche Beschaffenheit der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen deutliche Mängel aufweisen.

Der Bahnhof ist mit dem Fahrrad erreichbar, allerdings erfolgt die Erschließung entlang einer Hauptverkehrsstraße. Auch hier ist die Oberflächenqualität in einem schlechten Zustand (Baumwurzel, etc.).

In den Ortsteilen Darup und Schapdetten liegen die Ziele fast ausschließlich entlang der Durchfahrtstraßen. Diese Ziele sind mit dem Fahrrad fast ausschließlich über eine Wegführung im Mischverkehr erreichbar. Durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit entlang der Ortsdurchfahrt Schapdetdens im Zeitraum 07:00-17:00 Uhr wird die Verkehrssicherheit der Radfahrenden leicht erhöht. Im Ortsteil Darup sorgt der Schutzstreifen entlang der Coesfelder Straße für eine erhöhte Sichtbarkeit des Radverkehrs, jedoch ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (mit oder ohne Schutzstreifen) nicht attraktiv.

Grundsätzlich sind alle Ziele in der Gemeinde Nottuln mit dem Fahrrad – auf unterschiedliche Art und Weise – erreichbar. Dies verdeutlicht das immense Potenzial des Radverkehrs abermals. Insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen außerorts sind jedoch Lücken im Netz vorhanden (vgl. Abbildung 51) und defizitäre Oberflächenbeläge reduzieren die Attraktivität dieser Wege bei.

5.3.6 Zusammenfassung Radverkehr

Erkenntnisse

- ▶ 25 % am Gesamtverkehrsaufkommen entfallen auf dem Radverkehr
- ▶ Unfallschwerpunkte auf Ortsdurchfahrten, insbesondere in Nottuln und auf B525
- ▶ Netzlücken im vorhandenen Radwegenetz
- ▶ Veloroute nach Münster ist in Planung
- ▶ Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften unterschiedlich geführt
- ▶ Überwiegend ausreichende aber keine adäquaten Fahrradabstellanlagen vorhanden
- ▶ Grundsätzlich gute Erreichbarkeit aller Alltagsziele mit dem Fahrrad
- ▶ Vielerorts unzureichende Oberflächenqualität der Radwege

Handlungsansätze

- ▶ Errichtung einer Veloroute nach Münster
- ▶ Ausweisung und Ausbau von Parallelstrecken (Fahrradstraßen)
- ▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch einheitliche und verständliche Wegeführung
- ▶ Schließen von Netzlücken
- ▶ Verbesserung der Oberflächenqualität von Radwegen
- ▶ Schaffung adäquater Abstellanlagen im Gemeindegebiet
- ▶ Entwicklung weiterer Standorte für öffentliche Ladesäulen für E-Bikes

3.3 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD RADVERKEHR

Neben dem Fußverkehr ist vor allem auch der Radverkehr mit deutlichen Verlagerungspotenzialen verbunden, welche eine Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens bewirken können. Zur Nutzung dieses Potenzials sollte der Radverkehr bewusst gefördert werden. Dies erfordert eine geeignete, effiziente und sichere Radverkehrsinfrastruktur innerhalb der Ortschaften, zwischen den Ortschaften und Richtung der Nachbarkommunen.

Die entwickelten Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr können dazu beitragen die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine Verbesserung der vorhandenen Infrastrukturen des Radverkehrs zu richten.



Abbildung 5: Elemente des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 9: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Nr.	Titel
R1	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen
R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen
R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet
R4	Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität
R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen
R6	Neukonzeption der Dülmener Str. inkl. Nebenanalgen
R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz
R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen

Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen

R1

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Schüler*innen; Lehrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des Radverkehrs

Ausgangssituation

Einer der wesentlichen Wegezwecke von Kindern und Jugendlichen ist der tägliche Weg von und zur Schule. Während Schüler*innen weiterführender Schulen bereits über ausreichend Erfahrung und Reife verfügen, um sicher am Verkehr teilzunehmen, sollten Schüler*innen der ersten und zweiten Klasse den Schulweg zu Fuß bewältigen.

Daraus und in Kombination mit der Anzahl an Schüler*innen je Schule ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Anzahl bereitzustellenden Fahrradabstellmöglichkeiten. Ungeachtet der Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten gilt jedoch, dass auch Fahrradabstellanlagen an Schulen qualitativ und sicher sein sollten. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass Fahrradabstellanlagen an Schulen teilweise mit Vorderradhaltern ausgestattet sind (vgl. Abbildung 6). Diese Form des Fahrradparkens ist vor dem Hintergrund von Diebstahl und Vandalismus nicht mehr zeitgemäß.



Abbildung 6: Fahrradabstellanlage an der Grundschule Appelhülsen (li.) und am Rupert-Neudeck-Gymnasium in Nottuln (re.)

[eigene Aufnahmen]

Darüber hinaus hat sich insbesondere am Rupert-Neudeck-Gymnasium gezeigt, dass nicht nur veraltete Abstellanlagen für die Schüler*innen zur Verfügung stehen, sondern auch dass das Fahrradparken ungeordnet und abseits der vorgesehenen Flächen erfolgt (vgl. Abbildung 6, re.).

Maßnahme

Mit dem Ziel, dass Fahrrad als Verkehrsmittel für den Schulweg zu etablieren und zu stärken, sollten die veralteten Fahrradabstellanlagen an den Schulen in Nottuln durch Anlehnbügel ersetzt werden.

Aufgrund der zahlreichen außerhalb der Abstellflächen abgestellten Fahrräder am Gymnasium ist weiterhin davon auszugehen, dass eine nicht ausreichende Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden ist. Im engen Austausch mit der Schulleitung sollte daher der Bedarf abgestimmt werden. Zudem führen außerhalb der Abstellanlagen geparkte Fahrräder dazu, dass notwendige Flucht- und Rettungswege nicht freigehalten werden. Neben der Bereitstellung von ausreichenden und sicheren Anlehnbügeln sollte am Gymnasium zudem eine Markierung der Flucht- und Rettungswege erfolgen, sodass Schüler*innen ersichtlich ist, dass das Fahrrad ggf. gefährdend abgestellt ist.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Kontaktaufnahme Schulleitungen
 - ▶ Bedarfsfeststellung
 - ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
 - ▶ Ausführung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Nottuln
 - Schulleitungen

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
 - ▶ Sponsorengelder
 - ▶ Eigenmittel

- Kosten**
 - ▶ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öff. Einrichtungen und Plätzen

R2

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des Radverkehr

Ausgangssituation

Sowohl an zentralen Orten als auch an öffentlichen Einrichtungen in der Gemeinde Nottuln sind zum Teil keine oder keine adäquaten Fahrradabstellanlagen vorhanden. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass zahlreiche Fahrradabstellanlagen mit Vorderradhaltern ausgestattet sind (vgl. Abbildung 7 li.). Diese Art an Abstellanlagen ist aus heutiger Perspektive weder als qualitativ noch als sicher zu bewerten.

Insbesondere durch die Zunahme von hochpreisigen Fahrrädern (E-Bikes, Lastenräder) besteht zunehmend Nachfrage bezüglich sicherer Abstellmöglichkeiten. Der Ausbau adäquater Abstellanlagen an relevanten Stellen im Gemeindegebiet fördert dabei nicht nur den Radverkehr, sondern erhöht auch die Attraktivität von intermodalen Wegen. So unterstützen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Unter anderem am Rathaus in Nottuln sowie am Bürgerzentrum Schulze-Frenkings-Hof befinden sich bereits hochwertige Abstellanlagen (vgl. Abbildung 7 re.).



Abbildung 7: Fahrradabstellanlagen in Nottuln (li. nicht qualitativ und sicher; re. qualitativ und sicher)
[eigene Aufnahmen]

Darüber hinaus hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass die vorhandenen Fahrradabstellanlagen am Bahnhof in Appelhülsen teilweise bereits den Anforderungen an Qualität und Sicherheit entsprechen, aber aufgrund ihres Alters ggf. auszutauschen sind.

Maßnahme

Um Radfahrenden die Möglichkeit zum sicheren Abstellen des eigenen Fahrrades zu geben, sind sichere und zeitgemäße Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen zu schaffen. Die Abstellanlagen sind dabei ortsspezifisch zu gestalten (vgl. Tabelle 10): An bedeutenden öffentlichen Einrichtungen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind überdachte Fahrradkäfige oder -boxen anzustreben, da diese einen vermehrten Schutz vor Vandalismus und Diebstahl bieten. Darüber hinaus sind Fahrräder an diesen Orten häufig über einen längeren Zeitraum abgestellt. Die zusätzliche Ausstattung mit weiteren Ausstattungselementen wie bspw. Lademöglichkeiten für E-Bikes ist individuell zu prüfen.

Die Verbesserung bzw. Anpassung der Fahrradabstellanlagen wird u. a. an folgenden relevanten Standorten empfohlen:

Tabelle 10: Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen und Ausstattungselemente

Wichtigkeit	Art der Abstellanlage / Ausstattungselemente	Mögliche Standorte
I	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fahrradbox / Fahrradkäfig ▶ Anlehnbügel & Überdachung ▶ Ggf. Ladeinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bahnhof Appelhülsen ▶ Haltestelle „Rhodeplatz“ ▶ P+R an der A43
II	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anlehnbügel & Überdachung 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Haltestelle „Historischer Ortskern“ ▶ Hallenbad / Sportplätze
III	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anlehnbügel 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kirchvorplätze ▶ Friedhöfe ▶ Wanderparkplätze ▶ Historischer Ortskern / Stiftsplatz ▶ (Lebensmittel-) Einzelhandel

- Handlungsschritte**
 - ▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung der Standorte
 - ▶ Festlegung von Zuständigkeiten
 - ▶ Sukzessiver Ausbau und Qualitätssteigerung der Fahrradabstellanlagen
 - ▶ Instandhaltung und Pflege

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Nottuln
 - DB Station & Service AG
 - Straßenbaulastträger
 - Lokaler Einzelhandel / Unternehmen
 - Eigentümer / Öff. Einrichtungen

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde Nottuln
 - ▶ Eigenmittel der Akteure
 - ▶ Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Förderquote: Maximal 80 %)

- Kosten**

Investitions- und Unterhaltungskosten

 - ▶ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradüberdachung (je Modell und Größe): ca. 7.500 – 15.000 € / Stk. zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradgarage (für ein Fahrrad): ca. 1.000-1.500 € / Stk. zzgl. Montage

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet

R3

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und Attraktivierung dessen durch Einfädelungshilfen an relevanten Stellen

Ausgangssituation

An einigen Stellen im Gemeindegebiet wechselt die Führungsform des Radverkehrs von einer separierten Führung in den Mischverkehr oder in umgekehrter Reihenfolge. In diesen Bereichen ist die Unfallgefahr zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr um ein Vielfaches erhöht.

Vor diesem Hintergrund sind an einigen Stellen im Gemeindegebiet (bspw. Schapdettener Str.; Coesfelder Str.) Einfädelungshilfen für den Radverkehr errichtet worden. Die Einfädelungshilfen – welche unterschiedlich gestaltet sein können – tragen vor allem zur verbesserten Sichtbarkeit und Wahrnehmung des einfädelnden Radverkehrs bei.

An mehreren Stellen im Gemeindegebiet (insb. im Bereich der Ortseinfahrten / Ortsausfahrten) sind weitere Wechsel der Führungsform des Radverkehrs notwendig. An diesen Stellen existieren bislang keine weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur sichereren Einfädelung des Radverkehrs.

Maßnahme

Im Sinne einer sicheren Radverkehrsführung sowie zur Vermeidung von Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden sollten Einfädelungshilfen für den Übergang in den Mischverkehr errichtet werden. Dahingehend bestehen verschiedene Lösungs- und Gestaltungsmöglichkeiten (vgl. Abbildung 8).



Abbildung 8: Einfädelungshilfen für den Radverkehr in der Gemeinde Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Gemeinsam haben sie jedoch, dass sie hauptsächlich der Verbesserung der Sichtbarkeit der Radfahrenden für den motorisierten Verkehr dienen. Zu empfehlen sind daher farbliche Einfädelungshilfen an den Stellen, an denen die Fahrbahn nicht gekreuzt werden muss. An Stellen, an denen die Fahrbahn zwecks Wechsel der Führungsform überquert werden muss, empfiehlt es sich zusätzliche eine Querungshilfe (Mittelinsel oder vorgezogener Seitenraum) zu errichten.

Die Einrichtung von Einfädelungshilfen bzw. Querungsstellen für den Radverkehr sollte insbesondere an folgenden Standorten in der Gemeinde Nottuln überprüft werden:

- ▶ L843 / Roxeler Str. (im Bereich des Friedhofs)
- ▶ L843 / Roxeler Str. (im Kreuzungsbereich Laerbrockweg)

Anders als an der Schapdettener Str. (vgl. Abbildung 8 li.) ist eine Lösung anzustreben, welche dem Radverkehr in beide Richtungen eine sichere Querung und Weiterfahrt ermöglicht. Für die oben genannten Standortvorschläge an der L843 sollte daher eine Lösung mit Aufstellfläche und Mittelinsel oder vorgezogenem Seitenraum angestrebt werden.

Eine erste Übersicht, wie eine Lösung erfolgen kann, kann dem Handlungsleitfaden „Querungsstellen für die Nahmobilität“ der AGFS NRW entnommen werden².

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Priorisierung von Standorten ▶ Festlegung von Zuständigkeiten ▶ Abstimmung mit Straßenbaulastträger ▶ Beschlussfassung & Umsetzungsplanung ▶ Umsetzung
Verantwortung / Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Straßenbaulastträger <ul style="list-style-type: none"> ○ Gemeinde Nottuln
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Förderquote: Maximal 50 %) ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
Kosten	<p>Planungs- und Investitionskosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Abhängig von der Art der Einfädelungs- / Querungshilfe (Beschilderung / Fahrbahnmarkierung: mind. 250 € pro Stk.; Tiefbaukosten für Mittelinseln o.ä. > 20.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

² Handlungsleitfaden abrufbar unter: <https://www.agfs-nrw.de> (Fachthemen / Radverkehr / Querungsstellen)

Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität

R4

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und Attraktivierung dessen durch Verbesserung der Radwege

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass in Nottuln 25 % aller Wege am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Laut Haushaltsumfrage besitzen zudem rund 87 % aller Haushalte mindestens ein Fahrrad und rund 18 % aller Haushalte ein E-Bike oder Pedelec. Diese positive Ausgangssituation hinsichtlich des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln gilt es zu nutzen und den Radverkehrsanteil am Modal Split zukünftig zu steigern (vgl. Kap. 2). Dies gelingt jedoch nur, wenn die Radwege attraktiv und für den steigenden Bedarf ausgelegt sind. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) heißt es: „Der Entwurf der Radverkehrsanlage soll geeignet sein, die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufes zu gewährleisten“ (ERA 2010 S. 15). Hinsichtlich der objektiven Verkehrssicherheit bedeutet dies, dass eine „*bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko wie z. B. ausreichende Griffigkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten*“ sowie „*Oberflächen mit geringem Rollwiderstand*“ (ERA 2010 S. 15) zu wählen sind.

Die Haushaltsumfrage sowie Gespräche mit Bürgerinnen und Bürgern haben weiterhin ergeben, dass die vorhandene Radwegeinfrastruktur in Nottuln als sehr negativ wahrgenommen wird. Ausschlaggebend dafür sind insbesondere die Oberflächenbeschaffenheiten der vorhandenen Radwege (vgl. Abbildung 9).



Abbildung 9: Mangelhafte Oberflächenqualität von Radwegen in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Ein geringes Sturz- und Gefährdungsrisiko ist nicht durchgängig gegeben, sodass eine Instandsetzung / Verbesserung der Oberflächenqualität umzusetzen ist. Um den Anforderungen eines attraktiven und sicheren Radwegenetzes gerecht zu werden, sollten Radwege nach den Vorgaben der ERA ausgebaut / instandgesetzt werden (vgl. Tabelle 11).

Neben den Mindestbreiten müssen Radwege eine adäquate Oberflächenqualität aufweisen und plangleich sein. Eine Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand gehört ebenso zu den grundlegenden Entwurfsanforderungen. Besonders Schlaglöcher, Baumwurzeln oder kleinere Unebenheiten müssen diesbezüglich ausgebessert werden. Weiterhin sind Radwege dauerhaft von Laub oder Schnee freizuhalten. Durch attraktive und qualitativ hochwertige Radwege kann die Akzeptanz des Radverkehrs zunehmend gesteigert werden. Weiterhin schlägt die ERA eine Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung vor. Diese kann beispielsweise Mittels Befragung, Verkehrszählung oder Untersuchen von Unfallstatistiken erfolgen.

Tabelle 11: Breitenmaße Radverkehrsanlagen

[eigene Darstellung nach FGSV 2010: ERA)

Analgentyp	Breite der Radverkehrsanlage (einschl. Markierung)	
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m
Einrichtungsrادweg	Regelmaß	2,00 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	1,60 m
Beidseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß	2,50 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	2,00 m
Einseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß	3,00 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Verkehrsstärke	≥ 2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Im Rahmen der Bestandsanalyse ist keine Befahrung des gemeindlichen Radwegenetzes erfolgt. Die nachfolgende Auflistung von Radwegen / Streckenabschnitten mit Handlungsbedarf stellt daher eine Auswahl von Nennungen aus Partizipationsformaten o.ä. dar:

- ▶ Steinstraße (Nottuln)
- ▶ Bahnhofstraße (Appelhülsen)
- ▶ Schapdettener Str. / L843
- ▶ Münsterstraße / L551
- ▶ Appelhülsener Str. & B525

Um das Radwegenetz in der Gemeinde Nottuln langfristig adäquat gestalten zu können, sind auch Instandsetzungen über die genannten Streckenabschnitte hinaus möglich. Zur Identifikation und Priorisierung dieser sollte ein enger Austausch mit den Bürger*innen sowie Vereinen und Verbänden angestrebt werden.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung
 - ▶ Umsetzungsplanung und Ausführung
 - ▶ Wartung und Instandhaltung
 - ▶ Evaluation / Wirkungskontrolle
- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Nottuln
 - ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Bürger*innen / Vereine und Verbände
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde
 - ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
- Kosten**
 - ▶ Planungs- / Investitionskosten, Instandhaltungskosten:
 - abhängig von Umfang der Maßnahmen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Schaffung weiterer Fahrradstraßen

R5

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität im Radverkehr

Ausgangssituation

Durch eine Beschilderung von Straßen mit dem Schild „Fahrradstraße“ dürfen auf dieser eigentlich nur noch Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge fahren. Ein Zusatzschild erlaubt den Verkehr für Autos und Motorräder. Die StVO gibt weiterhin vor, dass auf Fahrradstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erlaubt ist. Zudem hat der motorisierte Verkehr sich auf einer Fahrradstraße unterzuordnen. Dies bedeutet, dass Fahrradfahrende nebeneinander fahren können und nicht durch Pkw oder Motorräder behindert werden dürfen. Das Parken von motorisierten Fahrzeugen auf einer Fahrradstraße ist grundsätzlich erlaubt, kann jedoch durch eine entsprechende Beschilderung verboten werden. Grundsätzlich kann die Einschränkung des ruhenden Verkehrs zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr beitragen.

Fahrradstraßen räumen dem Radverkehr Vorrang ein. Dadurch wird das Fahrradfahren sicherer und attraktiver. Je attraktiver die Infrastruktur des Radverkehrs, desto mehr Menschen können langfristig zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad motiviert werden.

In Nottuln existiert derzeit eine Fahrradstraße, welche entlang der Schützenstraße, einem Teil der Saintt-Amand-Montrond-Straße und der Olympiastraße führt (vgl. Abbildung 10).



Abbildung 10: Fahrradstraße in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Damit mehr Menschen die Möglichkeit gegeben wird, sicher und komfortabel Fahrrad zu fahren, sollte geprüft werden, ob weitere Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können. Dafür eignen sich Straßen, die als Verbindungsrouten von Fahrradfahrenden genutzt werden und keine Hauptverkehrsstraßen darstellen. Folgende Straßen kommen in Betracht:

Tabelle 12: Vorschläge Fahrradstraßen Nottuln

Straße	Verbindung
Oberstockumer Weg	Zentrum Nottuln – Stockum
Kücklingsweg	Appelhülsen – Nottuln
Eckelskamp	Erschließung Wohnquartier Eckelskamp
Burgstr.	Zentrum Nottuln – Schapdetten

Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße muss auf die Verkehrszusammensetzung, die Widmung und die Beschilderung geachtet werden. Konkret bedeutet dies, dass eine Fahrradstraße gemäß StVO nur eingerichtet werden darf, wenn dies zwingend erforderlich ist. Dies ist bspw. immer dann der Fall, wenn die Fahrbahnbreite zur Einhaltung der Überholabstände nicht ausreicht. Die Einrichtung einer Fahrradstraße muss rechtlich durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geprüft werden, da diese für eine Anordnung zuständig ist. Weiterhin muss die Verkehrszusammensetzung eine hohe Fahrradverkehrsdichte aufweisen oder die Straße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr haben.

Es wird empfohlen, die Straße nur für Kfz von Anliegern freizugeben, um einen starken Durchgangsverkehr zu vermeiden. Die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) empfiehlt außerdem eine Bevorrechtigung von Fahrradstraßen in Bezug auf die Vorfahrtsregelungen. Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen sind außerdem die Vorschriften der StVO bezüglich der Beschilderung einzuhalten. Sie werden mit den Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 beschildert. Weitere Zusatzzeichen wie Piktogramme sind möglich.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Identifizierung und Priorisierung von Abschnitten
 - ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
 - ▶ Umsetzungsplanung
 - ▶ Umsetzung und Instandhaltung
 - ▶ Evaluation und ggf. Erweiterung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Nottuln
 - Straßenbaulastträger

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel des Straßenbaulastträgers
 - ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
 - ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

- Kosten**
 - ▶ Abhängig von Ausführung der Markierungsarbeiten
 - Ca. 30-35€ je Meter Fahrradstraße
 - (Kosten für die vorhandene Fahrradstraße 38.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen

R6

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Schüler*innen, Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität im Radverkehr

Ausgangssituation

Die Dülmener Str. (K18) verläuft von der Kreuzung Potthof aus in südliche Richtung und geht im Bereich des Abzweigs K12 in diese über.

Im nördlichen Bereich der Dülmener Str. sind beidseitig Einrichtungen der Daseinsvorsorge angesiedelt. Im weiteren Verlauf in Richtung Süden grenzt die Dülmener Str. insbesondere an Wohnbebauung sowie das Schulzentrum. Baulich besteht der Straßenkörper aus zwei Fahrspuren sowie beidseitig einem getrennten Geh- und Radweg, welcher nicht den Mindestanforderungen hinsichtlich der Wegebreite entspricht. Gesäumt wird die Straße beidseitig durch Straßenbäume.

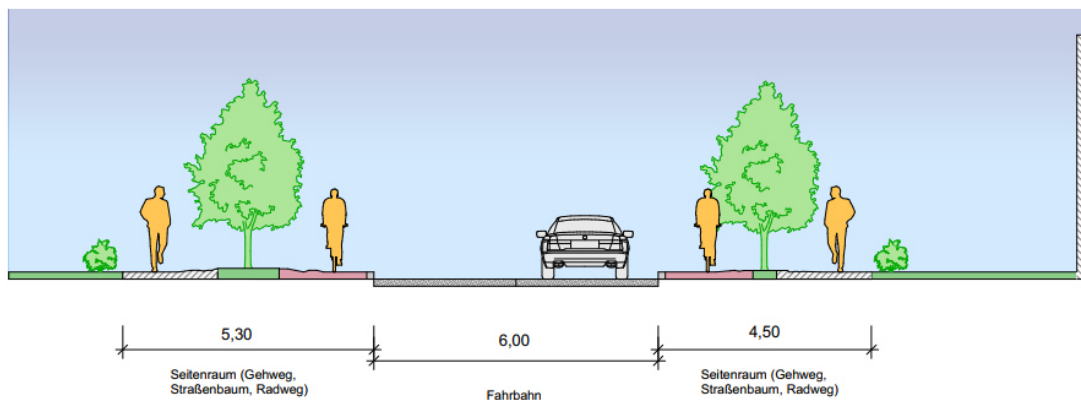


Abbildung 11: Ist-Zustand Dülmener Str. (im Streckenabschnitt Steinstr. / Sankt-Amand-Montrond-Str.)

[eigene Darstellung]

Aufgrund der Straßenbäume und deren Wurzeln sind die Radwege beidseitig in einem schlechten Zustand, was ein gefahrloses und attraktives Befahren dieser nicht möglich macht. In Austausch mit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Coesfeld wurde daher die Radwegebenutzungspflicht in Teilen aufgehoben und die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr auf 30 km/h reduziert.

Maßnahme

Durch die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist es dem Radverkehr auf der Dülmener Str. erlaubt auf der Fahrbahn zu fahren. Die Führungsform des Radverkehrs im Mischverkehr sowie ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen (ca. 6.000 Kfz/d) stellen jedoch keine für alle Seiten geeignete Lösung dar. Insbesondere dem Motorisierten Verkehr ist es nicht ersichtlich, dass der Radverkehr mit auf der Fahrbahn geführt wird. An dieser Stelle könnte Hinweisschilder auf die aktuelle Situation aufmerksam machen. Das Aufstellen von einer Beschilderung ist jedoch nur als Übergangslösung gedacht.

Eine für alle Seiten zufriedenstellende Lösung bedarf langfristig einer Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. der Nebenanlagen, denn aufgrund der Straßenbreite ist aktuell weder ein beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr noch ein beidseitiger Radfahrstreifen realisierbar.

Grundsätzlich vorstellbar ist vor diesem Hintergrund ein Rückbau der vorhandenen Radwege zugunsten einer Fahrbahnverbreiterung. Im Zuge einer Fahrbahnverbreiterung könnte dann bspw. ein beidseitiger Radfahrstreifen realisiert werden. Wie eine solche Gestaltung prinzipiell erfolgen könnte, kann nachfolgender Prinzipskizze entnommen werden.

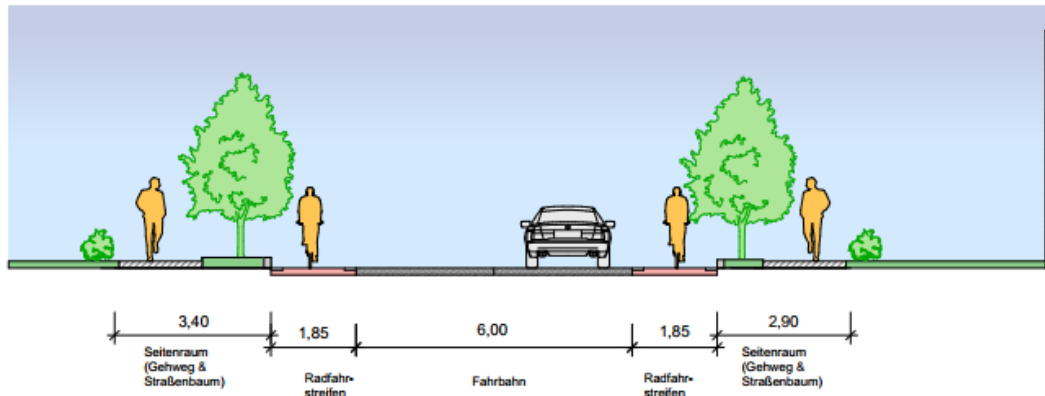


Abbildung 12: Prinzipskizze Neukonzeptionierung Dülmener Str.

[eigene Darstellung]

Insbesondere die Straßenbäume sowie im Rahmen einer Neugestaltung notwendige Mindestbreiten für Fußwege stellen limitierende Faktoren dar. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Maße der Seitenräume im Straßenverlauf unterschiedlich sind. Inwiefern die Errichtung eines Radfahrstreifens über den gesamten Straßenverlauf möglich ist, wäre im Rahmen einer detaillierten Umsetzungsplanung zu überprüfen.

Handlungsschritte

- ▶ Beschluss zur Überprüfung der Machbarkeit
- ▶ Machbarkeitsstudie o.ä.
- ▶ Analyse der Studien-Ergebnisse
- ▶ (ggf. Beschluss zur Umsetzung)
- ▶ (ggf. Umsetzung)

Verantwortung / Akteure

- ▶ Gemeinde Nottuln
- ▶ Kreis Coesfeld
 - Ggf. externes Fachbüro

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
- ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra)
- ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)

Kosten

- ▶ Planungskosten (ca. 20.000 €)
- ▶ Umsetzungskosten (> 250.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten

Umsetzbarkeit

Auswirkungen

Umsetzungsdauer

Priorisierung

Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz

R7

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung des Radwegenetzes und indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen

Ausgangssituation

Sowohl das Radverkehrskonzept des Kreises Coesfeld als auch die Bestandsanalyse (inkl. der Partizipationsformate) hat verdeutlicht, dass im vorhandenen Radwegenetz verschiedene Netzlücken vorhanden sind. Die sichere und direkte Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinde und in Richtung der Nachbargemeinden wird dadurch erschwert.

Maßnahme

Um den Radverkehrsanteil in Nottuln weiter zu erhöhen, sollte langfristig ein lückenloses Radverkehrsnetz realisiert werden. Dies erfordert einen Lückenschluss. Nachfolgende Streckenabschnitte sind im Rahmen der Bestandsanalyse als Lücken im Radwegenetz identifiziert worden. Es wird empfohlen, diese möglichst zu schließen.

Tabelle 13: Lücken im Radwegenetz Nottuln

[Eigene Darstellung]

Straße	Straßenbaulastträger
B525; Darup – Coesfeld	Bund / Straßen.NRW
L551; Appelhülsen - Buldern	Straßen.NRW
L874; Nottuln - Havixbeck	Straßen.NRW
L843; Schapdetten	Straßen.NRW
L844; Appelhülsen - Senden	Straßen.NRW
K11; Schapdetten	Kreis Coesfeld
K11; Nottuln – Buldern	Kreis Coesfeld
K13; Darup - Billerbeck	Kreis Coesfeld
K13; Darup – Hövel	Kreis Coesfeld
K18; Nottuln - Baumberge	Kreis Coesfeld
K18; Nottuln (Dülmener Str.)	Kreis Coesfeld
Havixbecker Str. mit Anschluss Hagenstr. und Schapdettener Str.	Gemeinde Nottuln






Die Entscheidungshoheit hinsichtlich Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen obliegt jedoch immer dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Je nach Straßenklassifizierung sind dies u. a. des Landesbetrieb Straßen.NRW, der Kreis Coesfeld oder die jeweilige Kommune. Interkommunale Wegeverbindungen, also Verbindungen zwischen Kommunen, müssen immer in Kooperation errichtet und gepflegt werden.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Priorisierung der Lückenschlüsse / ggf. Aufnahme in Verkehrsentwicklungspläne o.ä.
 - ▶ Abstimmungen mit Straßenbaulastträger
 - ▶ Absprache mit Nachbarkommunen
 - ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
 - ▶ Umsetzung
 - ▶ Instandhaltung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Nottuln
 - ▶ Straßenbaulastträger
 - Nachbarkommunen

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Straßenbaulastträger
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
 - ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FörKom-Stra)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)

- Kosten**
 - ▶ Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten und Unterhaltungskosten
 - ▶ Radwegeneubau je nach Ausstattung (Beleuchtung, Oberflächenbelag, etc.) ca. 300-400 € pro Meter
 - ▶ Möglicherweise Grunderwerbskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen

R8

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs, indirekter Beitrag zur Attraktivierung des Radverkehrs

Ausgangssituation

Auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln wird der Radverkehr – insbesondere entlang der Ortsdurchfahrten – sowohl separiert auf gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen (vgl. Abbildung 13 li.) als auch im Mischverkehr (vgl. Abbildung 13 re.) geführt.



Abbildung 13: Führung des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Eine Vorauswahl der geeigneten Führungsform ist mit Hilfe der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) möglich. Die Führungsform ist dabei vom Verkehrsaufkommen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs abhängig. Ausgehend von einer Verschneidung von Verkehrsaufkommen und Höchstgeschwindigkeit gibt es vier Belastungsbereiche (I-IV). Während der Belastungsbereich I den Regeleinsatzbereich des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen darstellt, ist im Belastungsbereich IV ein Trennen des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr dringend zu empfehlen.

Maßnahme

Für die Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden ist ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetzes unabdingbar. Die Attraktivität und Sicherheit gehen dabei mit der Wahl bzw. dem Vorhandensein der Führungsform des Radverkehrs einher.

Vor allem die Roxeler Str. / L843 im Bereich der Ortsdurchfahrt Schapdettens als auch die Schapdettener Str. in Nottuln sind im Rahmen der Bestandsanalyse hinsichtlich der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als negativ angemerkt worden. Den Verkehrsstärken ist zu entnehmen, dass die Ortsdurchfahrt Schapdettens von ca. 180 Kfz pro Stunde befahren wird. Auf der Schapdettener Str. in Nottuln sind es etwa 260 Kfz pro Stunde. Bei weiterführender Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h bzw. 30 km/h), fallen beide Streckenabschnitte in Belastungsbereich I, sodass es sich entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen um einen *Regeleinsatzbereich für Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn* handelt.

Trotz der Kategorisierung der Ortsdurchfahrt in Schapdetten als Belastungsbereich I sollte dieses Teilstück langfristig hinsichtlich einer angepassten Führungsform des Radverkehrs überprüft werden, auch vor dem Hintergrund der geplanten Veloroute Münster – Nottuln.

Entlang der Bahnhofstr. in Appelhülsen existiert innerhalb geschlossener Ortschaft beidseitig ein getrennter Geh- und Radweg. Aufgrund der Straßenbäume und Wurzelschäden sind die getrennten Radwege in einem schlechten Zustand. Vor dem Hintergrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h bzw. temporär 30 km/h) in Kombination mit der Verkehrsbelastung (ca. 160 Kfz pro Stunde) handelt es sich gemäß ERA um einen *Regeleinsatzbereich für Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn*. Vor diesem Hintergrund sollte weiterführend überprüft werden, inwiefern auf diesem Streckenabschnitt eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht möglich ist, sodass die Radfahrer*innen selbstständig abwägen können, ob sie separiert auf unebenen Radwegen fahren wollen oder auf der ebeneren Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. Bei Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sollte der Motorisierte Verkehr durch Informationsschilder auf die geänderte Situation hingewiesen werden.

Unabhängig vom konkreten Raumbezug der Teilmaßnahme sollten in regelmäßigen Zeitabständen die Verkehrsstärken und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten abgeglichen werden, sodass ggf. notwendige Änderungen der Führungsform des Radverkehrs frühzeitig erfasst und angepasst werden können. Darüber hinaus ist eine Fortschreibung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) aus dem Jahr 2010 vorgesehen, sodass in Zukunft ggf. angepasste Belastungsbereiche vorliegen werden.

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kontaktaufnahme Straßenverkehrsbehörde ▶ Beschlussvorlage / Beschlussfassung ▶ Straßenverkehrsrechtliche Anordnung ▶ Evaluation
Verantwortung / Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinde Nottuln ▶ Straßenverkehrsbehörde
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) ▶ Eigenmittel der Straßenbaulastträger ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beschilderung ca. 1.000 € ▶ Schutzstreifen: 6-8 € je lfd. Meter

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	